



**Martes 13 de abril**

## **Transporte de cargas Para que todo siga como está ...**

Enrique Corsiglia  
Directivo de Fadeaac

Cíclicamente, la logística de la cosecha plantea problemas de difícil solución porque un enfoque cortoplacista posterga las soluciones de fondo. La posición del estado es débil en la coyuntura y eso aprovecha a quienes medran con la marginalidad, la evasión impositiva, el empleo en negro y algunos dirigentes que se especializan en la administración de conflictos y, el resto del año, eluden como pueden el cumplimiento de las obligaciones fiscales y las responsabilidades inherentes a un ordenamiento de la actividad.

Sus propuestas: Tarifas oficiales obligatorias y centros de distribución de cargas manejados por ellos o, paro, piquetes y cortes de ruta.

Para la economía santafesina el transporte de cargas por carretera es de vital importancia. El mercado de transporte de granos y subproductos del agro es, en el extremo de la oferta de bodega, atomizado e informal y del lado de la demanda -altamente estacional- un oligopolio. En consecuencia, se justifica una intervención del Estado para restablecer el equilibrio que, en el actual marco jurídico económico, no puede ir más allá de la fijación de un cuadro tarifario indicativo, consensuado entre dadores de carga y transportistas y la fiscalización de las normas vigentes.

La creación de registros municipales para distribuir cargas -más allá de carecer de sustento jurídico y duplicar registros ya existentes- es incapaz de garantizar el cumplimiento de la tarifa acordada. Lo dice la historia. Sólo aprovecha a un puñado de dirigentes que se especializan en presionar a los funcionarios al abrigo de determinadas coyunturas y se favorecen con su manejo discrecional y dadivoso, que el estado es incapaz de contrarrestar. Pero, además, cerrar o limitar el acceso a vehículos de otra jurisdicción es, en el caso de la provincia de Santa Fe, un error estratégico monumental, habida cuenta de las ventajas competitivas que permiten a sus transportistas llevar y traer cargas hacia y desde todas las provincias argentinas y el extranjero.

La intervención del Estado provincial debe darse, en cambio, en el diseño de una política de transporte que potencie las excepcionales condiciones de la provincia (ubicación geográfica, vías de comunicación, puertos, cantidad y calidad del parque automotor, etc). En primer lugar el estado debe aceptar que el transporte de cargas, forma parte integral de la logística de la producción primaria e industrial de la provincia.

Es intolerable que la actividad esté gravada con una alícuota de 3,5% en el impuesto a los ingresos brutos contra 1,5% en la provincia de Buenos Aires. O que las empresas que venden sus servicios de transporte internacional, generando fuentes de trabajo e ingresando divisas, tributen Ingresos Brutos cuando sus competidoras brasileñas no lo hacen aquí ni en su país de origen.

Los camiones son bienes de capital y deben ser asimilados, en su tratamiento impositivo, a un torno, una máquina de control numérico o una cosechadora. No puede admitirse que una herramienta de trabajo pague patentes como si se tratase de un vehículo más o menos suntuoso. O que los insumos del transporte de cargas, comenzando por el gasoil, tengan una carga impositiva que parece ignorar que el grueso de las cargas de todo tipo se transportan por ese medio.

Todo ello produce el efecto paradójico de tarifas que son -a la vez- caras en relación con el valor de la carga transportada y ruinosas para el transportista. Y genera una presión, que se exagera en época de cosechas, para mantener la informalidad y envilecer las tarifas.

Es esta presión la que acecha hoy detrás del pedido extravagante de algunos dirigentes que exigen tarifas oficiales -que no lograron hacer cumplir ni una sola vez en treinta años- y centros de distribución de cargas que terminan sí o sí en enjuagues y componendas.

Hoy, además, se oponen a cara descubierta a "la implementación del sistema de capacitación de choferes y del examen psicofísico" (sic).

Por supuesto, tampoco quieren oír hablar de la fiscalización de pesos y dimensiones de los vehículos y de la documentación comercial exigible por ley para transportar mercaderías, lo que permitiría realizar más viajes, limitar el deterioro de las unidades y los caminos y disminuir la evasión impositiva.

El estado no debe ceder al chantaje extorsivo a repetición anual y debe, en cambio, trabajar contra reloj para evitar que vuelva a repetirse el próximo año.

Para ello proponemos:

- Crear una comisión de seguimiento y resolución de conflictos oficial y privada con participación suficiente de transportistas y cargadores que sea ágil y operativa y proponga soluciones prácticas (cupos, playas, etc) para los problemas logísticos que plantea cada cosecha. Ahora y no el año próximo
- Líneas de crédito y estímulos fiscales para la renovación del parque a quienes demuestren ejercer la actividad del transporte de cargas (exclusivamente). Y otras destinadas a productores, con el objeto de aumentar su capacidad de retención.
- Adecuación del valor de las patentes modificando el criterio que castiga la renovación del capital de trabajo y los valores sobre los que se liquida.
- Reducción de la alícuota de Ingresos Brutos a 1.5% (como la que rige en la provincia de Buenos Aires) en una primera etapa hacia su eliminación.
- Eliminación del Impuesto a los Ingresos Brutos para el transporte internacional de cargas por carretera.
- Adhesión al Registro Único del Transporte Automotor (RUTA) lo que permitirá la provincia contar con una base de datos invaluable para ejercer potestades que hoy, por falta de recursos y capacidad de fiscalización, no pasan de ser letra muerta. Con esa base se podrá comenzar a controlar el cumplimiento de las obligaciones fiscales y luchar contra la evasión y el empleo en negro (cuya defensa vergonzante es la verdadera razón de quienes se oponen al RUTA)
- Firma de convenios con la Obra social del Sindicato de Camioneros y la Fundación para la profesionalización en el Transporte (FPT), con el objeto de jerarquizar y capacitar al trabajador camionero, el capital más importante con que cuentan nuestras empresas.

- Fiscalización en origen del peso total y peso por eje de los vehículos para tornar operativa la solidaridad entre transportista y cargador por el exceso de peso.
- Reducción estacional de los peajes provinciales y las tarifas del túnel subfluvial y el puente Rosario Victoria.
- Eliminar los derechos de "piso" o "tasas de estacionamiento" "habilitaciones municipales" y otros quioscos que se cobran a los transportistas en localidades portuarias como Puerto San Martín o San Lorenzo que son, además de ilegales, muy irritantes en esta época del año.
- Reglamentación urgente de la ley de radares 12.217 para eliminar los radares-emboscada.
- Estas son algunas de las medidas que se podrían comenzar a implementar y cuyo efecto, profesionalizar, capacitar y equipar al transportista, es lo único, junto con una rigurosa fiscalización, que impedirá el envilecimiento de las tarifas.

[ecorsiglia@arnet.com.ar](mailto:ecorsiglia@arnet.com.ar)

FUENTE: PuntoBiZ <http://www.puntobizonline.com.ar>